

അവിടത്തെ സ്ഥിതി എന്താണ് എന്ന് എനിക്ക് അറിയാവുന്നതിന്റെ ആയിരത്തിലൊന്ന് ശ്രീ. സുധാകരൻ അറിയില്ല. ആ സംഭവത്തെത്തുടർന്ന് കൊലപാതകിയെ ഉടനെ അറസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അവരുടെ ജീപ്പും കസ്റ്റഡിയിലെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇന്നലെയാണ് അറസ്റ്റ് ചെയ്തത്. അവിടെ ഒരു ഹർത്താൽ നടന്നു. അതും ഞാൻ അറിയും. ശ്രീ. സുധാകരൻ പറയുന്നതുപോലുള്ള യാതൊരു കുഴപ്പവും അവിടെയില്ല. അവിടെ നടന്ന കൊലപാതകത്തോടനുബന്ധിച്ച് ഐ.പി.സി. 302-ാം വകുപ്പ് അനുസരിച്ച് കേസ് എടുത്തിട്ടുണ്ട്. എസ്.ഐ. ആക്സിഡന്റിനാണ് കേസ് എടുത്തത് എന്നു പറഞ്ഞത് വസ്തുതകൾക്ക് വിരുദ്ധമാണ്. ആ സംഭവത്തെക്കുറിച്ച് നല്ലതുപോലെ അന്വേഷിക്കും, കുറ്റവാളികളുടെ പേരിൽ ശക്തമായ നടപടിയെടുക്കും. അതിനൊന്നും യാതൊരു കുഴപ്പവുമില്ല. അവിടെ ഒരു ഹർത്താൽ നടന്നു. ആരെല്ലാം അതിൽ പങ്കെടുത്തു എന്നും എനിക്ക് അറിയാം. തീർച്ചയായും കൊലപാതകത്തിൽ പ്രതിഷേധമുണ്ട്. കൊലയാളികളെ അറസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. 302-ാം വകുപ്പ് അനുസരിച്ച് കേസ് എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ആ കേസ് സംബന്ധിച്ച് ശരിക്കും അന്വേഷണം നടക്കും, കുറ്റവാളികളെ ശിക്ഷിക്കും. ഇതിനൊന്നും വലിയ പ്രസംഗം ഒന്നും നടത്തേണ്ട.

മി. സ്പീക്കർ : ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മറുപടിയുടെ വെളിച്ചത്തിൽ അടിയന്തിര പ്രമേയത്തിനുള്ള അവതരണാനുമതി ചെയർ നിഷേധിക്കുന്നു.

(അടിയന്തിരപ്രമേയത്തിന് അവതരണാനുമതി നിഷേധിച്ചു).

III. ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

(1) സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ : സർ, ഈ നിയമസഭയിലെ 141 എം.എൽ.എമാർക്കും സഭാനേതാവിനും സഭാനാഥനും, എല്ലാവർക്കുംവേണ്ടിയാണ് ഞാൻ അവിടെ ഇത് അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ പ്രദേശങ്ങളിലേയും റോഡുകളുടെ കാര്യമാണ്. വസ്തുനിഷ്ഠമായ ഒരു കാഴ്ചപ്പാടിന് അങ്ങ് തയ്യാറാകണമെന്ന് എനിക്ക് ഒരു അഭ്യർത്ഥനയുണ്ട്. കേരളത്തിലെ റോഡുകളെല്ലാം മരണക്കിണറുകളായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ഉഴുതുമറിച്ച പാടങ്ങൾ എങ്ങനെയിരിക്കും? കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളെല്ലാം ഉഴുതുമറിച്ച പാടങ്ങൾ പോലെയാണ്. അത് ഈ മൂന്നുവർഷക്കാലം കൊണ്ട് ഉണ്ടായതാണ് എന്നല്ല പറയുന്നത്. പക്ഷേ, ഇത്രയധികം ഗുരുതരാവസ്ഥ കേരളത്തിലെ യാത്ര ചെയ്യുന്ന ആളുകൾക്ക് ഒരു കാലഘട്ടത്തിലും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ ഓരോ വ്യക്തിക്കും ഓരോ പ്രസ്ഥാനത്തിനും ആയതുകൊണ്ട് ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ ആരും പാലിക്കുന്നില്ല. ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ പാലിക്കാത്ത ഒരു സമൂഹമാണ് രാത്രി കറന്റ് ഇല്ലെങ്കിൽ ടു വീലർ യാത്രക്കാരുടേയും കാൽനട യാത്രക്കാരുടേയും ഫോർവീലർ യാത്രക്കാരുടേയും ഒക്കെ ഗതിയെന്താണ്? യാത്രചെയ്യാൻ ഇത്രയധികം ഭീകരമായ ഒരവസ്ഥ കേരളത്തിൽ ഒരു കാലഘട്ടത്തിലും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. മഴക്കാലത്ത് ചില റോഡുകൾ ചീത്തയാകും. റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ എത്രനാളായി നടക്കുന്നില്ല. അതിന്റെ ഡീറ്റെയിൽസിലേക്ക് ഞാൻ

കടക്കുന്നില്ല. പ്രധാനമായിട്ട് ഒരു കാര്യം പറയാനുള്ളത്, ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ തമ്മിൽ ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷനില്ല. അങ്ങും ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറും കൂടിവന്ന് മരുതംകുഴി പാലം ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തു. ഉൽഘാടനം ചെയ്തതിന്റെ 12-ാം ദിവസം പാലത്തിന്റെ ഇപ്പുറത്ത് വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്കാർ കുഴിച്ചു. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകാർ തമ്മിൽ കോ-ഓർഡിനേഷൻ വേണ്ട? തലസ്ഥാന നഗരം ഉൾപ്പെടെ കേരളത്തിലുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിൽ ടെലികോം ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ കുഴിയുണ്ട്, വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെ കുഴിയുണ്ട്. അവർ കുഴിക്കണ്ട എന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. പക്ഷേ, ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ തമ്മിൽ കോ-ഓർഡിനേഷൻ വേണ്ട? നഗരത്തിലെ ഉള്ളൂർ ജംഗ്ഷനിൽ ട്രാഫിക് സ്പോക്ക് തുടങ്ങിയിട്ട് രണ്ട് മാസമായി. ഒരു കുഴിയെടുത്തതിനുശേഷം അശ്രദ്ധമായിട്ട് മണ്ണ് നീക്കിയിടും. മഴപെയ്തു കഴിഞ്ഞാൽ ഇളക്കിയിടുന്ന മണ്ണ് റോഡ് എമ്പാടും കിടന്ന് ഉണ്ടാകുന്ന ചെളിയിലൂടെ നടന്നുപോകുന്ന ആളുകൾ തെന്നിവിഴുന്നു. ടെലികോം ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് ഉത്തരവാദിത്വമില്ലേ? വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്ക് ഉത്തരവാദിത്വമില്ലേ? ആ ഉത്തരവാദിത്വം അവർ ഏറ്റെടുക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ തീർച്ചയായും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. അതിനെ കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്യണം. അതിന് കർശനമായ നിലപാടെടുക്കണം. അത്തരം നിലപാടെടുക്കാത്തതുകൊണ്ടാണ് കേരളത്തിലെ ഓരോ സ്ഥലത്തും റോഡുകൾ കേടാകുന്നത്.

സർ, കഴിഞ്ഞവർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ എന്താണ് പറയുന്നത്? 130 കോടി രൂപയല്ലേ റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്ക് മാറ്റി വച്ചത്? പുതിയ റോഡുകളുടേതിന് 100 കോടി രൂപ. മറ്റ് പണികൾക്കായി 100 കോടി രൂപ. അങ്ങനെ 330 കോടി രൂപ മാറ്റി വച്ചു. ഇത്തവണ ഇതുവരെയായി ഏകദേശം 700 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ചുവെന്നാണ്. മാറ്റി വച്ചത് 330 കോടി രൂപ. ഇതിനിടയിൽ കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ സമരം നടന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അവരെ വിളിച്ചുകൂട്ടി ചർച്ചചെയ്ത് കുറേ പൈസ കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് കൊടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. സർ, ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മഴ കാരണം, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ സമയത്ത് നടക്കാത്തതുകൊണ്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളുടെ കോ-ഓർഡിനേഷൻ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് റോഡുകൾ കുണ്ടും കുഴിയുമായി കിടക്കുന്നു. ഈ റോഡുകളിലെ വെള്ളം എവിടെപ്പോകും? തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിൽ നാലുചുറ്റും പാടങ്ങളൊന്നുമില്ല. പാടങ്ങൾ നികത്തി അതെല്ലാം ഹൗസിംഗ് ഫ്ലോട്ടുകളാക്കുന്നു; വീടുകൾ പണിയുന്നു. തിരുവനന്തപുരം പോലുള്ള ഒരു സിറ്റിയിൽ ഡ്രെയിനേജ് സൗകര്യമില്ലാത്തതുകൊണ്ട്. ഭൂതലത്തിലേക്ക് വീഴുന്ന വെള്ളം ഒലിച്ചുപോകാൻ സൗകര്യമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് റോഡുകൾ പെട്ടെന്ന് ചീത്തയാകുന്നു. അത് അങ്ങയുടെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ മാത്രം കുറ്റംകൊണ്ടല്ല. ഡ്രെയിനേജിന്റെ സൗകര്യം ഏറ്റവും കുറവുള്ള സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. തിരുവനന്തപുരം ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ഥലത്ത് മണ്ണിലോട്ട് വീഴുന്ന വെള്ളം ഒലിച്ചുപോകാനുള്ള സൗകര്യമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകൾ പെട്ടെന്ന് ചീത്തയാകുന്നു. നമ്മുടെ ദേശീയനയം അഞ്ചുവർഷത്തിലൊരിക്കൽ റോഡുകൾ റീ-ടാർ ചെയ്യണമെന്നാണ്. കേരളത്തിൽ എട്ടാം ഒമ്പതാം വർഷത്തിനിടയിലേക്കിലും റീ-ടാർ ചെയ്യാറുണ്ടോ? എന്നു മാത്രമല്ല, ദേശീയപാതയ്ക്ക് നാം ചെലവാക്കേണ്ട മെറ്റീരിയൽസിന്റെയും ടാറിന്റെയും ക്വാളിറ്റി ഉണ്ടല്ലോ, അതിന്റെ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് ഉണ്ടല്ലോ അതിന്റെ നാലിലൊന്ന് നമ്മുടെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി റോഡിന് ചെലവഴിക്കാറുണ്ടോ? അതിനുള്ള പണമുണ്ടോ? കേരളത്തിൽ എക്സ്പ്രസ്സ് റോഡുകൾ, ഫോർ ഹൈവേകൾ ഉണ്ട്. ചേർത്തല മുതൽ ആലുവ വരെയുള്ള

റോഡുകൾ കൊള്ളാം. അത്തരം സൗകര്യങ്ങൾ എവിടെയെല്ലാം ഉണ്ട്? എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും ഇല്ല. നമ്മുടെ നാഷണൽ ഹൈവേ, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡ്, അദർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡ് ഇതിനെല്ലാം മിനിമം സ്റ്റാന്റേർഡ് ഉണ്ട്. അതെല്ലാം പാലിക്കുന്നുണ്ടോ? ഇവിടെ ഞാൻ എല്ലാ വിഷയവും ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി പറയുകയല്ല. എങ്കിലും ഇതിന്റെ ലാൻഡ് വിഡ്ത്, വിഡ്ത് ഓഫ് ഫോർമേഷൻ, വിഡ്ത് ഓഫ് പേമെന്റ്, അത് സിംഗിൾ ലൈൻ ആകട്ടെ, ഡബിൾ ലൈൻ ആകട്ടെ, നമ്മൾ അത് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ? ദേശപ്പട്ട റോഡുകളുള്ള സംസ്ഥാനമല്ലേ കേരളം? കേരള സംസ്ഥാനത്തെ റോഡിന്റെ ഇന്നത്തെ സ്ഥിതിയെന്താണ്? പത്ത് അമ്പത് വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പുള്ള സംവിധാനമാണോ ഇന്നുള്ളത്? പത്തമ്പത് വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പുള്ള മണ്ണിന്റെ സ്ഥിതിയാണോ ഇന്നുള്ളത്? പത്തമ്പത് വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പുള്ള യാത്രക്കാരാണോ ഇന്നുള്ളത്? പത്തമ്പത് വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പുള്ള വാഹനങ്ങളാണോ ഇന്നുള്ളത്? റോഡിലൂടെ സഞ്ചരിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ, വ്യക്തികളുടെ, അതിന്റെ വെയിറ്റിന്റെ സ്വഭാവം മാറുമ്പോൾ അതിനനുസരിച്ച് റോഡിന്റെ ക്വാളിറ്റി മാറേണ്ട? അതിന്റെ പേമെന്റ് എന്തുമാകട്ടെ. അത് ചെയ്യാത്തതുകൊണ്ട്, പരമ്പരാഗതമായ ഒരു ടെണ്ടർ സംവിധാനം നിലനിൽക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഒരു പ്രദേശത്തെ റോഡിനാവശ്യമായ പണം ചെലവഴിക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയുന്നില്ല. അങ്ങയുടെ കീഴിൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡ് മാത്രമല്ലാതെ 1,42,342 കിലോമീറ്റർ റോഡ് നെറ്റ്വർക്കുള്ള സംസ്ഥാനമല്ലേ കേരളം? അതിൽ നാഷണൽ ഹൈവേ 1091 കിലോമീറ്റർ, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ 3558 കിലോമീറ്റർ, മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡ് 11,320 കിലോമീറ്റർ, അദർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡ് 3810 കിലോമീറ്റർ, ബാക്കി 1,22,566 കിലോമീറ്റർ മറ്റു കാറ്റഗറിയിലുള്ളത് ലോക്കൽ ബോഡീസിന് കൊടുത്തു. വില്ലേജ് റോഡിൽത്തന്നെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുടെ കീഴിൽ 2894 കിലോമീറ്റർ ഉണ്ടല്ലോ. അതിൽ 1200 കിലോമീറ്റർ കൊടുത്തിട്ട് ബാക്കി വീണ്ടും 2970-ഓളം കിലോമീറ്റർ റോഡ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുടെ കീഴിലുണ്ട്. ലോക്കൽ ബോഡീസിന്റെ കീഴിലുള്ളതിന്റെ കണക്ക് പറയാൻ കാരണം ലോക്കൽ ബോഡീസിലേയ്ക്ക് കൈമാറിയതിനു ശേഷം വന്ന കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ മെയിന്റനൻസ് ആർ നോക്കും, ആർ നോക്കുന്നുണ്ട്? പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മറുപടി പറയേണ്ടതല്ലെങ്കിൽ പോലും ഇവിടെ ഉണ്ടായിരുന്ന 1,50,000-ഓളം കിലോമീറ്റർ റോഡ്, നെറ്റ്വർക്കിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട കുറെ കിലോമീറ്ററുകൾ, വില്ലേജ് റോഡുകളുൾപ്പെടെയുള്ള റോഡുകൾ, കേരളത്തിലെ ത്രിതല പഞ്ചായത്ത് സംവിധാനത്തിലേക്ക് മാറിയശേഷം കേരളത്തിലെ ഏതെങ്കിലും ത്രിതല പഞ്ചായത്ത് സംവിധാനത്തിന്റെ കീഴിൽ വില്ലേജ് റോഡുകൾ ചില പഞ്ചായത്ത് മെമ്പർമാർ അവരുടെ പുതിയ റോഡുകളായി ആരംഭിക്കുന്നതല്ലാതെ നിലനിൽക്കുന്ന കേരളത്തിലെ ഏതെങ്കിലും റോഡുകൾ മെയിന്റനൻസ് ചെയ്യുന്നതിന് ഈ ത്രിതല പഞ്ചായത്ത് സംവിധാനം തയ്യാറായിട്ടുണ്ടോ? അവർ പറയുന്നു, അവരുടെ കൈയിൽ പണമില്ലെന്ന്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യിൽ നിന്ന് കുറെ റോഡുകൾ മാറുകയും ത്രിതല പഞ്ചായത്ത് സംവിധാനം പണി ചെയ്യാതിരിക്കുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ ഈ റോഡുകളുടെ മെയിന്റനൻസ്, ഇതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം ആർ ഏറ്റെടുക്കും? ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യേണ്ട കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യണം. ചെയ്യുന്ന റോഡുകളുടെ പണി ഭംഗിയായി ചെയ്യണം. അതിന് 1996 ജൂലൈ മാസം 25-ാം തീയതി ഇന്ന് നിയമസഭയിൽ ഇല്ലാത്ത ശ്രീ. ജോർജ്ജ് ഈഡൻ അങ്ങ് ഒരു മറുപടി കൊടുത്തിരുന്നു. അത് പ്രധാനമായി നഗര ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുവേണ്ടി നിയോഗിച്ച ഒരു സംഘടനയെക്കുറിച്ച് ചോദിച്ചതാണ്. റെയിൽ

ഇൻഡ്യാ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ ആന്റ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് സർവ്വീസസ് "റെറ്റ്സ്" എന്ന പേരിലുള്ള ഡെൽഹി ആസ്ഥാനമായ ഒരു സംഘടനയെ നഗര ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾ പഠിക്കുന്നതിനോടൊപ്പം തന്നെ നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ വീതിയില്ലായ്മയെക്കുറിച്ചും പൈപ്പുകൾ മാറ്റുന്നതിനെക്കുറിച്ചും മൊക്കെ പഠിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നിയോഗിച്ചു. ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ റിപ്പോർട്ട് എന്തായി? 1999 ആയി. ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ചുള്ള സംവിധാനം കേരളത്തിൽ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ? മൂന്നുവർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പ് അങ്ങനെ പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യമാണ്. നമുക്ക് ഇവിടെ സ്ഥിരമായ ഒരു സംവിധാനമുണ്ട്. റോഡുകൾ ചെയ്യുമ്പോൾ അതിന് ഓരോ സംവിധാനങ്ങളിലും പഴയ സംവിധാനങ്ങൾ മാത്രം മതിയോ? എല്ലാ റോഡുകളും ഒരുപോലെ ചെയ്താൽ മതിയോ? ഇക്കാര്യത്തിൽ ഞാൻ ഒരു സാങ്കേതിക വിദഗ്ദ്ധൻ അല്ല. തീരദേശ റോഡുകൾപോലെയാണോ മെയിൻ റോഡുകൾ? പേമെന്റ് വ്യത്യാസമില്ലേ? മണ്ണിന്റെ വ്യത്യാസം നോക്കണ്ടേ? സമുദ്രവുമായിട്ടുള്ള ദൂരവ്യത്യാസം പ്രധാനമായിട്ട് വരികയില്ലേ? മണ്ണിന്റെ അവസ്ഥ, അതിന്റെ സ്വഭാവം, റോഡിന്റെ ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ കിടപ്പ്, ഗതാഗതത്തിന്റെ നിരക്ക്, അതിലൂടെ പോകുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ ബാഹുല്യം ഇതൊക്കെ നോക്കാതെ റോഡുകൾ പണിയാമോ? മെറ്റീരിയൽസിൽ വ്യത്യാസമില്ലേ? മെറ്റൽ ആകട്ടെ, മണൽ ആകട്ടെ, ടാർ ആകട്ടെ, പഴയ സംവിധാനമല്ലാതെ നിലവിലുള്ള രീതിയനുസരിച്ചും കാലാവസ്ഥ മാറിയതനുസരിച്ചും അതിന്റെ മെറ്റീരിയൽസ്, അതിന്റെ മിക്സിംഗ് തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളിലൊക്കെ ഒരു റിസർച്ച് നടത്തി. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നമുക്ക് പുതിയ റോഡുകൾ പണിയാൻ കഴിയുന്നുണ്ടോ? ഇതൊന്നും ചെയ്യാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ റോഡുകൾ ഉഴുതുമറിച്ച് പാടങ്ങളായി മാറുന്നു. ഒരു റോഡ് പണിചെയ്തശേഷം അതിന്റെ സ്ഥിതി പരിശോധിക്കാൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.ക്ക് ഒരു ഇൻസ്പെക്ഷൻ വിംഗുണ്ടോ? സെക്രട്ടേറിയറ്റ് മുതൽ വില്ലേജാഫീസുവരെ നമ്മൾ കമ്പ്യൂട്ടറൈസ് ചെയ്യുകയാണ്. അങ്ങനെ മോഡേൺ ലൈഫിന്റെ മുഖ്യധാരയിലേയ്ക്ക് വരുമ്പോൾ, കാർഗിലിൽ നമ്മുടെ ധീരജവാൻമാർ മുകളിലേയ്ക്ക് പിടിച്ചുകയറുന്നതിനേക്കാൾ ആയാസ്സപ്പെട്ടാണ് നമ്മുടെ പാവപ്പെട്ട ജനങ്ങൾ ഇന്ന് റോഡിലൂടെ യാത്ര ചെയ്യുന്നത്. അതിന് മാറ്റമുണ്ടാകണം.

സർ, ഇവിടെ നമ്മുടെ നിയമസഭയിലെ ഒരംഗം, ശ്രീ. പി.രാജു ചെയർമാനായിട്ടുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി നാക്പാക്-നെക്കുറിച്ച് നടത്തിയ ഒരു പഠനമുണ്ട്. മാർച്ച് 7-ാം തീയതി ശ്രീ. പി.രാജു നടത്തിയ പത്രസമ്മേളനം പത്രങ്ങളിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റിയുടെ 15-ാമത് റിപ്പോർട്ടിൽ നാഷണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ പ്ലാനിംഗ് ആന്റ് റിസർച്ച് സെന്ററിനെക്കുറിച്ചുള്ള ശുപാർശകളിന്മേൽ 1999 ജനുവരി മാസം 25-ാം തീയതി സമർപ്പിച്ചതാണ് ഇത്. നാക്പാക് നമ്മുടെ സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള സ്ഥാപനമാണ്. അത് വളരെ ഫലപ്രദമായി ഈ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന സ്ഥാപനമാണ്. ഇവർ റോഡ് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, അതിന്റെ മെയിന്റനൻസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് റിസർച്ചുകൾ നടത്തുകയും പ്രവർത്തിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഈ നാക്പാക് മുന്നോട്ടുവെച്ചിട്ടുള്ള ധാരാളം നിർദ്ദേശങ്ങളുണ്ട്. ശ്രീ. പി. രാജു ചെയർമാനായിട്ടുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റ് കമ്മിറ്റി നാക്പാകിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയുന്നത്, 1995-ൽ സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകൾ അടിസ്ഥാനമാക്കി ഒരു സ്റ്റഡി പേപ്പർ നാക്പാക് തയ്യാറാക്കി ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. സമിതിയുടെ ശുപാർശകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നാക്പാക് നടത്തിയ പ്രശംസനീയമായ ആ പഠനത്തിന് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് വേണ്ടത്ര പരിഗ

നന്നയും പ്രാധാന്യവും ലഭിച്ചില്ലെന്നുള്ളത് നിർഭാഗ്യകരമാണ്. ഈ വിഷയത്തിൽ ഗൗരവമായ ഒരു പരിഗണന ഉണ്ടാകണമെന്ന് സമിതി പ്രത്യാശിക്കുന്നു. ഞാൻ നാക്പാക് എടുത്തു പറയാൻ കാരണം, കേരള സംസ്ഥാനത്തിലെ പരിമിതമായ സൗകര്യങ്ങൾക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട്, സാമ്പത്തിക സുരക്ഷിതത്വം നിലനിറുത്തിക്കൊണ്ടുതന്നെ നിലവിലുള്ള റോഡ് സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ആധികാരികമായി പഠിക്കാൻ അർഹതയുള്ള ഇൻഡ്യയിലെ തന്നെ ഒന്നാം നമ്പർ സർക്കാർ സ്ഥാപനമായ നാക്പാകിനെപ്പോലും സൈഡ് ലൈൻ ചെയ്തിരിക്കുന്നു. അതിന്റെ മറ്റു വശങ്ങളിലേയ്ക്കൊന്നും ഞാൻ പോകുന്നില്ല. ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ 1999 ജനുവരി മാസം 12-ാം തീയതി നാക്പാകിനെ ഒഴിവാക്കിയതു സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ സബ്മിഷൻ അവതരിപ്പിച്ചു. ഇതു പറയാൻ കാരണം, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ വരുമ്പോൾ നാക്പാകിനെ ഒഴിവാക്കിയത് ഗുരുതരമായ കാര്യമാണെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് അദ്ദേഹം പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുകയും മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് വേണ്ടി അന്നത്തെ ധനകാര്യമന്ത്രി ശ്രീ. ശിവരാസമേനോൻ മറുപടി പറയുകയും ചെയ്തു. റോഡ് ഗതാഗതം, വ്യോമഗതാഗതം, കപ്പൽ, ഉൾനാടൻ ജലാശയ ഗതാഗതം എന്നിവ സംബന്ധിച്ച പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കാൻ ഈ സ്ഥാപനം പ്രാപ്തമാണെന്നു മാത്രമല്ല, അവരെ ഒഴിവാക്കിയത് തെറ്റാണെന്നും മന്ത്രി പറഞ്ഞു. ഞാൻ വീണ്ടും ഇത് ആവർത്തിക്കാൻ കാരണം, ഇത്രയധികം ഫലപ്രദമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു സ്ഥാപനത്തെ സൈഡ് ലൈൻ ചെയ്യുകയും അവരുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സൈഡ് ലൈൻ ചെയ്യുകയും ചെയ്തത് സൂചിപ്പിക്കാനും, അവരുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് റോഡ് സംവിധാനം മെച്ചപ്പെടുത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടാനുമാണ്.

സർ, ഇവിടെ അങ്ങ് മറുപടി പറയുന്നതിനുമുമ്പ് ഒരു കാര്യം സൂചിപ്പിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് ധാരാളം യാത്ര ചെയ്യുന്ന ആളാണ്. ഇത്രയധികം ഗുരുതരമായ യാത്രാബുദ്ധിമുട്ടുള്ള കാലഘട്ടം ഇതിനുമുമ്പുണ്ടായിട്ടുണ്ടോ? ഇന്ന് യാത്രയെന്ന് പറയുന്നത് ഭീതികരമാണ്. കാനിലായാലും ബസ്സിലായാലും ഏതിലായാലും റോഡ് സംവിധാനം ഇത്രയധികം താറുമാറായ ഒരവസ്ഥ ഒരു കാലഘട്ടത്തിലും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ട്രെയിനിലെയും സ്ഥിതി വ്യത്യസ്തമല്ല. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ തമ്മിലുള്ള കോ-ഓർഡിനേഷൻ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടും ഓരോ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെയും തലപ്പത്തിരിക്കുന്ന ആളുകൾ അതിന്റെ രാജാവായി മാറുന്നതുകൊണ്ടും ഈ ഭൂമിയിൽ നടന്നുപോകുന്ന, യാത്ര ചെയ്യുന്ന ആളുകളെക്കുറിച്ച് അവർ കൺസെൻസ് അല്ലാത്തതുകൊണ്ടും ഇന്ന് ഗുരുതരമായ അവസ്ഥ നമ്മുടെ കേരളത്തിൽ വന്നിരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെമ്പാടുമുള്ള റോഡുകൾ നന്നാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി, സഞ്ചാരയോഗ്യമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള അടിയന്തിരമായ നടപടി അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ ശ്രീ. കെ.പി.എ. മജീദ്)

[10 AM] വിദ്യാഭ്യാസവും മമാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : സർ, കഴിഞ്ഞ വർഷം കാലവർഷക്കെടുതി ഉണ്ടായതുമൂലം റോഡുകളാകെ തകരുന്ന ഒരു സ്ഥിതിയിൽ എത്തിച്ചേർന്നു. കഴിഞ്ഞ വർഷം നോർമൽ മഴയേക്കാൾ മൂന്നു ശതമാനം മഴയാണ് അധികം പെയ്തത്. ആ സാഹചര്യത്തിൽ തകർന്ന റോഡുകളെല്ലാം പുനരുദ്ധരിക്കാൻ കഴിയുമോ എന്നുള്ള ആശങ്ക പലരും പ്രകടിപ്പിച്ചു. കഴിഞ്ഞ സീസണിൽ മഴ

കഴിഞ്ഞയുടനതന്നെ സംസ്ഥാനത്ത് വ്യാപകമായി തകർന്ന റോഡുകളെല്ലാം സമയബന്ധിതമായി അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തി പഴയ നിലയിൽ എത്തിച്ചു. കോഴിക്കോട്ടു നിന്നും വയനാട്ടിലേക്കുള്ള ചുരം റോഡ് അടുത്ത കാലത്തൊന്നും പുനരുദ്ധരിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്ന ആശങ്ക തിരുത്തിക്കൊണ്ട് മഴ മാറി മൂന്നാഴ്ചക്കാലംകൊണ്ട് ആ റോഡ് പഴയ സ്ഥിതിയിലാക്കി. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ മഴ തുടങ്ങുന്നതിനുമുമ്പ് യാത്ര ചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നവർക്ക് അറിയാം കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി. സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുകൾ എല്ലാം നല്ല നിലയിൽ കിടന്നിരുന്ന റോഡുകളാണ്. എന്നാൽ തുടർച്ചയായി മഴ പെയ്തതു കാരണം കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ വീണ്ടും തകരാറിലായി. ഇവിടെ എല്ലാ വർഷവും റോഡ് വർക്കുകൾ ചെയ്യാനുള്ള സീസൺ ജനുവരി, ഫെബ്രുവരി, മാർച്ച്, ഏപ്രിൽ, മേയ് എന്നീ അഞ്ചു മാസങ്ങളാണ്. ഈ കാലയളവിലാണ് ഒരു വർഷത്തെ വർക്കുകൾ തീർക്കേണ്ടത്. ഇത്തവണ ജനുവരി മാസത്തിൽ ഇടയ്ക്കിടെ മഴയുണ്ടായിരുന്നു. ഏപ്രിൽ-മേയ് മാസങ്ങളിൽ തുടർച്ചയായി മഴ പെയ്തു. അഞ്ചു മാസങ്ങളിൽ രണ്ടു മാസവും നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെടുന്ന സ്ഥിതിയാണ്. അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ എല്ലാം തീർത്തിരുന്നു. എങ്കിലും റീ സർഫസിംഗിനുവേണ്ടി അറേഞ്ചു ചെയ്ത പല വർക്കുകളും ഇക്കഴിഞ്ഞ രണ്ടു മാസങ്ങളിൽ ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. തിരുവനന്തപുരത്ത് 29 റോഡുകൾക്ക് 29 കേന്ദ്രങ്ങളിൽ മെറ്റലും ടാറും സ്റ്റോർ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ പല മേഖലകളിലും നമുക്ക് പണി ചെയ്യാൻ കഴിയാതെ പോയിരിക്കുകയാണ്. അകാലത്തിൽ എത്തിയ മഴയാണ് ഇതിനു കാരണം. ശാസ്തമംഗലം-വെള്ളയമ്പലം റോഡിന്റെ പണി തീർക്കാൻ അഞ്ചു ദിവസം മതിയായിരുന്നു. ഇടയ്ക്കിടെ മഴ പെയ്തതുകൊണ്ട് 25 ദിവസം കൊണ്ടാണ് ആ റോഡുപണി ചെയ്തു തീർത്തത്. നല്ല ഉണക്കില്ലാതെ പണിതീർത്താൽ ആ റോഡ് കിടക്കില്ല. പണി തീർക്കുമ്പോൾത്തന്നെ പൊളിഞ്ഞുപോകുന്ന സ്ഥിതിയാണ്. അതുകൊണ്ട് മഴക്കാലത്ത് റോഡുകളുടെ പണി തീർത്താൽ വളരെയധികം സാമ്പത്തിക നഷ്ടമുണ്ടാകും. മഴകാരണം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പല ഭാഗത്തും അറേഞ്ചു ചെയ്ത വർക്കുകൾ ചെയ്തുതീർക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ചില ഭാഗങ്ങളിൽ ചെയ്ത വർക്കുകൾ നിലനിറുത്താനും കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞവർഷം തകർന്ന റോഡുകൾ 90 ശതമാനവും പഴയ രീതിയിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. എന്നാൽ ഇത്തവണ തുടർച്ചയായ മഴ പെയ്ത് റോഡുകൾ മോശമാകുന്ന സ്ഥിതിയിലേക്ക് പോയി. അതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ അങ്ങുതന്നെ ഇവിടെ വിശദീകരിച്ചു. ജലനിർഗ്ഗമന മാർഗ്ഗങ്ങൾ പരിപൂർണ്ണമായി അടഞ്ഞുപോകുന്നു. തകർന്നുപോകുന്ന റോഡുകളുടെ പ്രധാന പോയിന്റുകൾ നോക്കിയാൽ ഇതൊരു പ്രധാന വസ്തുതയാണെന്ന് നമുക്ക് മനസ്സിലാകും. ഞാൻ മെനിഞ്ഞാണ് കോട്ടയം വഴി തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് വരുമ്പോൾ കേടായ ചില പോയിന്റുകൾ, വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാൻ നിവൃത്തിയില്ലാത്ത സ്ഥിതി മനസ്സിലാക്കി. താഴ്വാരങ്ങളിലേയ്ക്കും തോടുകളിലേയ്ക്കും പാടങ്ങളിലേയ്ക്കും മുമ്പ് വെള്ളം ഒഴുകി പൊയ്ക്കൊണ്ടിരുന്നതാണ്. ഇപ്പോൾ റോഡുകളേക്കാൾ ഉയരത്തിൽ രണ്ടു വശവും മണ്ണിട്ട് നികത്തുന്ന സ്ഥിതിയാണ്. റോഡ് താഴെയായി; വെള്ളം ഒഴുകുന്നത് റോഡിലൂടെയായി. റോഡ് തോടായി മാറുകയാണ്. കലിങ്കുകളുടെ ഒരു വശത്തുനിന്നും മറുവശത്തേക്ക് വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാൻ നിവൃത്തിയില്ലാത്തവിധം മണ്ണിട്ട് നികത്തുന്നു. കൂടാതെ വീടുകൾ പണിയുന്നതുമൂലം രണ്ടു വശത്തും ഭിത്തി കെട്ടി ഉയർത്തിയിരിക്കുന്നു. അത്തരം പോയിന്റുകളിലാണ് റോഡുകൾ തകർന്നുപോകുന്നത്. അപ്പോൾ ഇത് മാൻ മെയിഡാണ്. ഒരു

വകുപ്പിനു മാത്രം നിയന്ത്രിക്കാവുന്ന കാര്യമല്ല. ജലനിർഗ്ഗമനമാർഗ്ഗം പൂർണ്ണമായി അടഞ്ഞുപോകുന്നു. തിരുവനന്തപുരത്ത് എങ്ങനെയാണ് വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകുന്നത്? താഴ്ന്ന പ്രദേശങ്ങളിലേക്ക് സ്വച്ഛമായി വെള്ളം ഒഴുകിക്കൊണ്ടിരുന്നതാണ്. താഴ്ന്ന പ്രദേശങ്ങൾ മുഴുവൻ നികത്തി. നമ്മുടെ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ മേഖലയിൽ ഇപ്പോൾ ആകെ ഒരു തോടു മാത്രമാണുള്ളത്. അവിടെ ജല നിർഗ്ഗമനമാർഗ്ഗങ്ങൾ അടഞ്ഞു വലിയ പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. ഇക്കാര്യത്തിൽ വളരെ ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. റോഡിന്റെ രണ്ടു സൈഡും നികത്തിക്കളയുക, റോഡിനോട് ചേർന്ന് ഭിത്തികെട്ടുക ഇതൊക്കെ കർശനമായി നിയന്ത്രിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ ടെലികോം വാട്ടർ അതോറിറ്റി, കെ.എസ്.ഇ.ബി. തുടങ്ങി വിവിധ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ അവരുടെ പൈപ്പുകൾ, കേബിളുകൾ തുടങ്ങിയവ കൂഴിച്ചിടാൻ റോഡുകൾ വ്യാപകമായി വെട്ടിക്കുഴിക്കുന്നു. റോഡിന്റെ ഇരുവശവും കൂഴിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ സമയത്ത് അവർ പണി തീർക്കുന്നില്ല. അങ്ങനെ തീർക്കാതെ വരുമ്പോൾ ആ ഭാഗത്തൊക്കെ വെള്ളം വരുമ്പോൾ ഒഴുകിപ്പോകാൻ സൗകര്യമില്ലാതെ റോഡുകൾ തകരുകയാണ്. വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെ പൈപ്പുകൾ തിരുവനന്തപുരത്തു തന്നെ എത്രയോ ഭാഗത്തു പൊട്ടി വെള്ളം ഒഴുകുകയാണ്. അങ്ങനെ പൈപ്പു പൊട്ടി ഒഴുകിയാൽ ആ ഭാഗത്ത് റോഡുകൾ മുഴുവനും മോശമാകുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ ഒരു വകുപ്പിനു മാത്രം നിയന്ത്രിക്കാവുന്ന കാര്യമല്ല ഇത്. അതുപോലെ ഡ്രെയിനേജ് പൈപ്പുകൾ പൊട്ടി ഒഴുകുന്നു. ഇതെല്ലാം റോഡുകൾ നാശമാകാൻ ഇടയാക്കുന്നു. കൂടാതെ ആറും ഏഴും പത്തും ടൺവരെ ഭാരമുള്ള വാഹനങ്ങൾ റോഡുകളിൽ കയറുന്നുണ്ട്. മുമ്പ് ലോറികളിൽ അഞ്ചും ആറും ടൺ ഭാരമേ കയറ്റുമായിരുന്നുള്ളൂ. ഇപ്പോൾ പത്തും ഇരുപതും മുപ്പതും ടൺ ഭാരമുള്ള ലോറികൾ വരുന്നുണ്ട്. കണ്ടെയ്നേഴ്സിൽ നാൽപ്പതു ടൺ ഭാരം വരെയുണ്ട്. റോഡുകൾ നനഞ്ഞ് കൂതിർന്ന് വെള്ളവും.. കെട്ടി നിൽക്കുകയാണെങ്കിൽ, വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാൻ സൗകര്യമില്ലെങ്കിൽ വാഹനങ്ങൾ ഓടിയാൽ സ്ഥിതി എന്താകും? റോഡുകൾ മുഴുവൻ പൊട്ടിത്തകരും. ഈ വാഹനങ്ങളെ താങ്ങാനുള്ള ശേഷി റോഡുകൾക്കില്ല. അതിനനുസരിച്ചുള്ള റോഡുകളല്ല നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. പൊതുവെ മഞ്ഞു വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ റോഡുകൾ, മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടെ എടുത്താൽ ഈ ഭാരം താങ്ങാൻ ശേഷിയുള്ള റോഡുകൾ വളരെ ചുരുക്കമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇത്രയും ഭാരമുള്ള വാഹനങ്ങൾ മഴക്കാലത്ത് ഓടുമ്പോൾ റോഡുകൾ തകരും. റോഡിന്റെ സബ്ബെകളും മെച്ചപ്പെടുത്തണം. ഈ കാര്യങ്ങളെല്ലാം വളരെ ശാസ്ത്രീയമായി ചെയ്യേണ്ടവയാണ്. വിവിധ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംയോജിപ്പിക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. പലപ്പോഴും പണി തുടങ്ങിയാൽ സമയത്തു തീർക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. അടുത്ത കാലത്ത് കൃഷ്ണപുരം മുതൽ ഹരിപ്പാടു വരെയുള്ള പ്രദേശങ്ങൾ വലിയ പ്രശ്നത്തിലായിരിക്കുകയാണ്. എൻ.ടി.പി.സി. അവിടെ പാടങ്ങളാണ് ഏറ്റെടുത്തത്. ആ പാടങ്ങളൊക്കെ നികത്തിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. സ്വകാര്യ വ്യക്തികളും പാടങ്ങൾ നികത്തുന്നുണ്ട്. അവിടെനിന്നും വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാനുള്ള ചാലുകൾ തീർക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. റോഡുകൾ ഉയർത്തിയാൽപ്പോലും നമുക്ക് സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയാണ്. റോഡിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് നിയമനിർമ്മാണം ആവശ്യമാണ്. അങ്ങനെ ഹൈവേ ബില്ലിന് തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ കേന്ദ്രത്തിന്റെ അനുമതി ആവശ്യമാണ്. അതിനായി ചില കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യേണ്ടിവന്നു. അടിയന്തിരമായി ഈ ബില്ലിന് രൂപം കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. റോഡ് സംരക്ഷണത്തിൽ

നുള്ള ബില്ലിന് ഈ നിയമസഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കത്തക്കവണ്ണം അവസാനരൂപം കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന് ചില ക്ലാരിഫിക്കേഷൻസ് വേണ്ടിയിരുന്നു. അതിനുള്ള സമയമാണ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്. എങ്കിലും ഈ സമ്മേളനം അവസാനിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് പ്രസ്തുത ബിൽ സഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കാൻ കഴിയുമെന്നു പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. റോഡുകൾ ഈ സീസണിൽ റിപ്പയർ ചെയ്യുന്നു; അടുത്ത സീസണിൽ തകരുന്നു. റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചതിലുള്ള അപാകതകളാണ് അതിന് കാരണം. ഈ കാലഘട്ടത്തിന് ആവശ്യമായ, ഭാരമുള്ള വാഹനങ്ങൾ ഓടുന്നതിനുള്ള റോഡുകളെല്ലാ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. 1996-ലെ പഠനത്തെപ്പറ്റി പറയുന്നുണ്ട്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്ന ഉടൻതന്നെ കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾ നാഷണൽ ഹൈവേ, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ കീഴിലുള്ള ഉപരിതല ഗതാഗതവകുപ്പ് തന്നെ നോക്കട്ടെ, മറ്റ് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകൾ മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുകൾ തുടങ്ങി സ്റ്റാറ്റജിക് ഇംപോർട്ടൻസുള്ള റോഡുകളെപ്പറ്റി പഠനം നടത്താൻ "റെറ്റ്സ്"-നെ ഏൽപ്പിച്ചു. അവർ ഒരുക്കൊല്ലംകൊണ്ട് പഠനം നടത്തി സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് മുമ്പ് പറഞ്ഞ പ്രോജക്ട് തയ്യാറാക്കിയത്. 2810 കിലോമീറ്റർ റോഡിൽ പഠനം നടത്തിയാണ് റിപ്പോർട്ട് തന്നത്. 2810 കിലോമീറ്റർ റോഡും ആധുനിക രീതിയിൽ പണിയേണ്ടതാണ്. ആ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷൻ പ്രോജക്ട് തയ്യാറാക്കി കൊടുത്തു. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ആ പ്രോജക്ട് മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകളും മുന്നോട്ടുവച്ചു. സംസ്ഥാന മന്ത്രിസഭ അത് അംഗീകരിച്ചു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുവാദത്തോടെ ലോകബാങ്കിന് ആ പ്രോജക്ട് നൽകി.

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. സ്പീക്കർ)

ആ പ്രോജക്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പ്രാഥമിക പഠനത്തിന് ലോകബാങ്ക് നമുക്ക് 28 കോടി രൂപ നൽകിയത്. ഈ സ്റ്റഡി ജനുവരി മാസത്തോടുകൂടി പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ ആ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നമ്മൾ വളരെ മുന്നോട്ടുപോയി. ആദ്യമായിട്ടാണ് കേരളത്തിലെ റോഡുകളെപ്പറ്റി ശാസ്ത്രീയമായ ഒരു പഠനം നടത്തി പ്രോജക്ട് തയ്യാറാക്കുന്നത്. അതുപോലെ ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്മെന്റ് ബാങ്ക് തുടങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങളുമായി നമ്മൾ ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ തീർക്കുക, സാധാരണ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുക, അതിനുമത്രമേ നമുക്ക് ഫണ്ട് ഉള്ളൂ. ഇപ്പോൾ ഒരു റോഡ് റീടാർ ചെയ്യാൻ-സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകളെല്ലാം ബിറ്റുമിൻ കോൺക്രീറ്റ് എന്നുള്ള രീതി അനുവർത്തിച്ചാൽ മതിയെന്ന് ഇപ്പോൾ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചിപ്പിംഗ് കാർപ്പെറ്റ് ചെയ്തു കൊണ്ടിരുന്ന രീതി മാറ്റി. ചിപ്പിംഗ് കാർപ്പെറ്റാണെങ്കിലും അഞ്ചാറുലക്ഷം രൂപ ഒരു കി.മീറ്ററിന് ചെലവുവരും. ബിറ്റുമിൻ കോൺക്രീറ്റാണെങ്കിൽ പത്ത് പന്ത്രണ്ട് ലക്ഷം രൂപകൊണ്ട് തീർക്കാം. അതുപോലെ ബി.എം.ആന്റ് എ.സി. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നത് പരീക്ഷണാർത്ഥം ശബരിമല റോഡിൽ 10 കി.മീറ്റർ ഈ വർഷം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ പത്ത് കി.മീറ്റർ ചെയ്യാൻ രണ്ടരക്കോടി രൂപ വേണ്ടിവന്നു. നമുക്ക് അങ്ങനെ മൂടക്കാനുള്ള പൈസയില്ല. അതുകൊണ്ട് ഫണ്ട് കണ്ടെത്തുകയെന്നുള്ളത് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. ലോകബാങ്കിന് രണ്ടായിരം കോടി രൂപയുടെ പ്രോജക്ട് സമർപ്പിച്ചു. അതിന് അംഗീകാരം കിട്ടുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷന് രൂപം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്.

പ്രോജക്ടുകൾ തയ്യാറാക്കി പ്രാധാന്യമുള്ള റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുവാൻ, പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുവാനുള്ള പ്രോജക്ടുകൾക്ക് അംഗീകാരം വാങ്ങാനുദ്ദേശിക്കുന്നു. ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ, പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾ നന്നാക്കുവാൻ ആണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ട്രക്കുകളൊക്കെ ഇടവഴിയിൽക്കൂടി സാധാരണ ഓടുന്നില്ല. ഡൈവർഷൻ നടത്തുമ്പോൾ മാത്രമേയുള്ളൂ. ഡൈവർഷൻ നടത്തി പോയാൽ ആ റോഡുകളും തകരുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. അങ്ങനെയുള്ള ഒരു സാഹചര്യത്തിൽ റോഡുകളുടെ നില മെച്ചപ്പെടുത്താനുള്ള അടിസ്ഥാനപരമായ ചില കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ അത്തരം കാര്യങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നു. ഞാൻ അതുസംബന്ധിച്ച് ദീർഘമായി പ്രതിപാദിക്കുന്നില്ല. ഈ സംസ്ഥാനത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾ മെച്ചപ്പെടുത്തിയാൽ മാത്രമേ മഴക്കാലത്ത് ഒലിച്ചു പോകാതിരിക്കുകയുള്ളൂ. ജലനിർഗ്ഗമനമാർഗ്ഗങ്ങൾ നിർബന്ധമായും ഉണ്ടാക്കിയേ കഴിയൂ. ഇപ്പോൾ തകരാറിലായത് ഏറിയ ഭാഗവും വെള്ളം ഒഴുകി പോകാനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ്. ഇവിടെ നിന്ന് റെയിൽവേസ്റ്റേഷനിലേക്ക് പോകുന്ന റോഡ് ഒന്ന് നോക്കുക. വെള്ളം പോകാനുള്ള ഓടുകൾ മുഴുവൻ മണ്ണിട്ട് നികത്തി അതിന്റെ കലികളുടെ ഭാഗ മുൾപ്പെടെ, എല്ലാം അടച്ചുവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ കുഴികളാകുന്ന ഭാഗം നമ്മൾ നികത്തുന്നു. ഓടുകൾ സംരക്ഷിക്കുന്ന കാര്യത്തിലും പ്രത്യേകമായ ചില കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതിന് ചില കോ-ഓർഡിനേഷൻ ആവശ്യമായിട്ടുണ്ട്. നിലവിലുള്ള ഓടുകൾ വൃത്തിയാക്കുന്നതിലൊക്കെ ചില ക്രമീകരണങ്ങൾ ചെയ്യേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇന്ന് അടിയന്തിരമായുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ മഴയില്ലാത്ത ഒന്നോ രണ്ടോ ദിവസം നോക്കി ആ കാര്യങ്ങൾ ഇപ്പോൾ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിലുണ്ടായിട്ടുള്ള കുഴികൾ നികത്താൻ, വെള്ളം ഒഴുകി പോകാൻ കഴിവുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് തിരിച്ചുവിടാനൊക്കെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ജില്ലാ കളക്ടർമാരുടെയും സഹായം തേടുകയാണ്. വെള്ളമൊഴുകി പോകാതെ എല്ലാം അടച്ചുവയ്ക്കുകയാണ്. എങ്ങനെയെങ്കിലും അത് പൊട്ടിച്ച് വിടണമല്ലോ. അതിന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വകുപ്പിനെക്കൊണ്ട് മാത്രം കഴിയുകയില്ല. മറ്റ് ഓഫീസർമാരുടെയും സഹായം തേടിയിരിക്കുകയാണ്. ഇന്ന് കേടുപാടായിട്ടുള്ള റോഡുകൾ അടിയന്തിരമായി നന്നാക്കുന്നതിനുള്ള ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. റോഡുകൾ അതിവൃഷ്ടിയിൽ കേടായി പോകാതിരിക്കത്തക്കവണ്ണം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ദീർഘകാല പദ്ധതികൾക്ക് രൂപംകൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ ദീർഘകാല പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കുന്നതുവരെ നമ്മൾ കാത്തിരിക്കുകയില്ല. അത്യാവശ്യ വർക്കുകളൊക്കെ ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ : സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞു നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ സ്റ്റാന്റേർഡിൽ നമുക്ക് എല്ലാ റോഡുകളും ചെയ്യാൻ കഴിയുകയില്ലെന്ന്. കാരണം, പത്ത് കി.മീറ്ററിന് രണ്ടര കോടി രൂപ ചെലവ് വരുമെന്നു പറഞ്ഞു. എങ്കിലും ആത്യന്തികമായ ഒരു കാഴ്ചപ്പാട് സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. കാലാവസ്ഥകൾ റോഡുകളെ അതിജീവിക്കണം. അതിന് കഴിയുന്നതും എല്ലാ റോഡുകളും നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ സ്റ്റാന്റേർഡിൽതന്നെ ആക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഏതെങ്കിലുമൊരു പദ്ധതി അങ്ങയുടെ മനസ്സിലുണ്ടോ; അതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, ഞാൻ അത് തന്നെയാണ് പറഞ്ഞത്. പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട 2810 കി.മീറ്റർ റോഡ് ഏറിയഭാഗം വാഹനങ്ങളും ആ റോഡിൽക്കൂടെയാണ് ഓടുന്നത്. ആദ്യപടി യായി മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള പ്രോജക്ട് നമ്മൾ തയ്യാറാക്കിക്കഴിഞ്ഞു. അതിനുള്ള പ്രോജക്ട് നമ്മൾ ലോകബാങ്കിന് നൽകി. അതിന്റെ ആദ്യപടി യായി 28 കോടി രൂപ നൽകി. അതുപോലെ മറ്റ് ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നും ഫണ്ട് സ്വരൂപിച്ചുകൊണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾക്ക് രൂപം കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞു.

(2) കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ കയറ്റിറക്കുമതി നയംമൂലം സംസ്ഥാനത്തെ കാർഷികമേഖല നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി

ശ്രീ. സി.കെ. രാജേന്ദ്രൻ : സർ, കേന്ദ്രം ഭരിച്ച ഗവൺമെന്റുകളുടെ തെറ്റായ സാമ്പത്തിക നയങ്ങൾ കേരളത്തിന്റെ കാർഷിക സമ്പദ്ഘടനയുടെ നട്ടെല്ല് തകർത്തിരിക്കുകയാണ്. പുതിയ സാമ്പത്തിക നയവും ഗാട്ട്കറാറും നമ്മുടെ കാർഷികമേഖലയെ എങ്ങനെയാണ് പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുകയെന്നുള്ളത് രാജ്യത്തേയും പ്രത്യേകിച്ച് കേരളത്തിലേയും ഉത്തരവാദിത്വമുള്ള ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചപ്പോൾ കോൺഗ്രസ് നേതാക്കൾ പറഞ്ഞത് ഗാട്ട് കറാറും പുതിയ സാമ്പത്തികനയവും കേരളത്തിന് കൂടുതൽ സാമ്പത്തിക വരുമാനമുണ്ടാക്കുമെന്നാണ്. കേരളത്തിന്റെ കാർഷികോൽപ്പന്നങ്ങൾ കയറ്റി അയച്ച് കൂടുതൽ വരുമാനമുണ്ടാക്കുന്ന നയമാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നാണ് അന്ന് ന്യായീകരിച്ചത്. ആഗോളവൽക്കരണവും ഇറക്കുമതി കയറ്റുമതി രംഗങ്ങൾ ഉദാരവൽക്കൃതമാക്കിയതും ഇൻഡ്യൻ കാർഷിക സമ്പദ്ഘടന ബഹു രാഷ്ട്രാ മൂലധനത്തിന് അടിയറവു പറഞ്ഞതും ദേശീയ പ്രധാനമായ കാർഷിക ചരക്കുകളുടെ ഉൽപ്പാദകർ എന്ന കേരളത്തിന്റെ നില നഷ്ടപ്പെടുത്തി കോൺഗ്രസിന്റെ പിന്തുണയോടുകൂടി പാസ്റ്റാക്കിയ പേറ്റന്റ് ഭേദഗതി നിയമമുൾപ്പെടെ നമ്മുടെ കാർഷികമേഖലയെ പ്രതികൂലമായി ബാധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കോൺഗ്രസ് തുടങ്ങിവച്ച നയങ്ങളുടെ ഗതിവേഗംകൂട്ടിയ ബി.ജെ.പി. 2003-ാം ആണ്ടിൽ ഒപ്പിടേണ്ട കരാറുകൾ 1999-ൽതന്നെ ഒപ്പിട്ടുകഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഇനി 667 ഉൽപ്പന്നങ്ങൾക്കു മാത്രമാണ് ഇൻഡ്യയിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യാൻ ഓപ്പൺ ജനറൽ ലൈസൻസ് കൊടുക്കാൻ ബാക്കിയുള്ളത്. ബാക്കി എല്ലാ ഉൽപ്പന്നങ്ങൾക്കും ഇൻഡ്യയിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്യാനുള്ള ലൈസൻസ് കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞു. റബ്ബറിന്റെ വിലയെക്കുറിച്ച് ഞാൻ വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. നിരവധി സന്ദർഭങ്ങളിൽ ഈ സഭയിൽ ചർച്ചയ്ക്ക് വന്നതാണ്. ഇപ്പോൾ ഏതാണ്ട് 31.25 രൂപയാണ് റബ്ബറിന് വില. 90 ശതമാനത്തിലധികം ചെറുകിട കൃഷിക്കാരുടേക്ക് ഒൻപതര ലക്ഷം വരുന്ന കേരളത്തിലെ കർഷക കുടുംബങ്ങളുടെ ഉപജീവന മാർഗ്ഗമാണ് റബ്ബറിന്റെ വിലയിടിവുമൂലം തകർന്നത്. ഈ സംസ്ഥാനമൊന്നാകെ അതിനെതിരായി പ്രതിഷേധിച്ചതാണ്. ലോക വ്യാപാര സംഘടനയുടെ വ്യവസ്ഥകൾ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കിയതോടുകൂടി പുതിയ ടയറും പഴയ ടയറും പോളിയൂറിത്തിനും സ്വാഭാവിക റബ്ബറും എന്തിന് ഹവായ് ചെരുപ്പ് വരെ ഇറക്കുമതി ചെയ്യാനുള്ള തീരുമാനമെടുത്തതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് റബ്ബറിന് വിലത്തകർച്ചയുണ്ടായത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത ചില നടപടികളുടെ ഭാഗമായിട്ടാണ് ഈ വിലയിലെങ്കിലും ഇപ്പോൾ നിൽക്കുന്നത്. ഇത് കൃഷിക്കാരെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു